എക്സ്പ്രസ് ഹൈവേ പദ്ധതിയുടെ പുരോഗതി

*2 [122] ശ്രീ. ടി. കെ. ദേവകുമാർ:
„ ടി. പി. രാമകൃഷ്ണൻ:
„ വി. ചെന്താമരാക്ഷൻ:
„ കോടിയേരി ബാലകൃഷ്ണൻ: താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക് മരാമത്ത് വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ:

(എ) കേരളത്തിന്റെ നിർദ്ദിഷ്ട എക്സ്പ്രസ് ഹൈവേ പദ്ധതിയുടെ പുരോഗതി വെളിപ്പെടുത്താമോ;

(ബി) എക്സ്പ്രസ് ഹൈവേ നിർമ്മാണത്തിന് ചൈനീസ് മാതൃക പഠിക്കുന്നതിനായി ഏതെങ്കിലും ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാരെ നിയോഗിച്ചിരുന്നോ; എങ്കിൽ ആരെയെല്ലാം;

(സി) ഇവർ ചൈനയിൽ ഏതെല്ലാം സ്ഥലങ്ങളിലാണ് പഠനം നടത്തിയതെന്ന് വെളിപ്പെടുത്താമോ;

(ഡി) ഇതിനായി സർക്കാരിന് എന്ത് തുക ചെലവായി എന്ന് വിശദമാക്കാമോ;

(ഇ) അവർ പഠന റിപ്പോർട്ട് സർക്കാരിന് നൽകിയിട്ടുണ്ടോ;

(എഫ്) എങ്കിൽ റിപ്പോർട്ടിലെ പ്രധാന ശുപാർശകൾ എന്തെല്ലാം എന്ന് വ്യക്തമാക്കുമോ?

മരാമത്തു വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ):

(എ) കേരളത്തിൽ മുഴുവൻ നീളം തെക്കുവടക്കായി പോകുന്ന എക്സ്പ്രസ് ഹൈവേ നടപ്പാക്കുന്നത് സംബന്ധിച്ച് ലീ അസോസിയേറ്റ്സ് പ്രൈവറ്റ് ലിമിറ്റഡ് സമർപ്പിച്ച പഠന റിപ്പോർട്ടിന്റെ വെളിച്ചത്തിൽ സംസ്ഥാനത്ത് ഈ പദ്ധതി എപ്രകാരം ഫലപ്രദമായി നടപ്പാക്കണമെന്ന കാര്യം സർക്കാർ പരിശോധിച്ചുവരികയാണ്.

(ബി—ഡി) അഡീഷണൽ ചീഫ് സെക്രട്ടറി ശ്രീ. ബാബു ജേക്കബിനെയും പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിന്റെ നിയന്ത്രണത്തിലുള്ള പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനമായ ആർ.ബി.ഡി.സി.കെ.-യുടെ മാനേജിംഗ് ഡയറക്ടർ ശ്രീ. വി. ജെ. കുര്യനേയും നിയോഗിച്ചിരുന്നു. അവർ ബെയിജിംഗിലും, മാംഗ്ഹായിലും എക്സ്പ്രസ് ഹൈവേകൾ സന്ദർശിക്കുകയും ചൈന റോഡ്സ് & ഹൈവേയ്സ് എന്ന വിഷയത്തെ സംബന്ധിച്ച ദ്വിദിന കോൺഫറൻസിൽ പങ്കെടുക്കുകയും ചെയ്തു. ഇവരുടെ സന്ദർശനത്തിനായി 5.71 ലക്ഷം രൂപ ചെലവായി.

(ഇ, എഫ്) ഇവരുടെ പഠന റിപ്പോർട്ട് ലഭിച്ചിട്ടുണ്ട്. ചൈനാ ഗവൺമെന്റിന്റെ സ്വന്തം മുതൽമുടക്ക്, അന്താരാഷ്ട്ര ധനകാര്യ സ്ഥാപനങ്ങളുടെ മുതൽ, ടോൾ വഴിയുള്ള വരുമാനം ആശ്രയിച്ചുള്ള ബാങ്ക് ലോണുകൾ എന്നിവ ഉപയോഗിച്ചാണ് ചൈന എക്സ്പ്രസ് ഹൈവേകൾ നിർമ്മിച്ചിട്ടുള്ളത്. ഈ മാതൃക സംസ്ഥാനത്തിനും അവലംബിക്കാവുന്നതാണ് എന്നാണ് പഠന ശുപാർശ.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. ടി. കെ. ദേവകുമാർ: സർ, 515 കിലോമീറ്റർ നീളത്തിൽ 6,400 കോടി രൂപ ചെലവുവരുമെന്ന് പ്രതീക്ഷിക്കുകയും ഈ പദ്ധതിയുടെ സമഗ്രമായ രൂപം നവംബറിൽ തയ്യാറാക്കുകയും ജനുവരിയിൽ പദ്ധതി ആരംഭിക്കുമെന്നുമായിരുന്നു സർക്കാർ വെളിപ്പെടുത്തിയിരുന്നത്. എം. എൽ. എ.-മാരെയൊക്കെ വിളിച്ചുകൂട്ടി ഈ കാര്യങ്ങളൊക്കെ പറഞ്ഞു. എന്നാൽ അത് 2006-ൽ പൂർത്തിയാക്കുമെന്ന പ്രഖ്യാപനത്തോടുകൂടി ഈ പദ്ധതി ജിം-ൽ വയ്ക്കുകയും ചെയ്തു. ജിം-ൽ ആരെങ്കിലും ഈ പദ്ധതിക്ക് താൽപര്യം പ്രകടിപ്പിച്ചിട്ടുണ്ടോ; ആഗോള നിക്ഷേപകരെ ആകർഷിക്കാൻ കഴിയാതെ വന്നിട്ടുണ്ടെങ്കിൽ എന്തുകൊണ്ടെന്ന് പരിശോധിക്കാൻ തയ്യാറായിട്ടുണ്ടോ?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: സർ, ജിം-ൽ ഈ പ്രോജക്ട് ഷോക്കോസ് മാത്രമാണ് ചെയ്തത്. ഇതൊരു ബൃഹത്തായ പ്രോജക്ടാണ്. 6,400 കോടി രൂപയുടെ ഒരു പ്രോജക്ട് ജിം-ൽ വയ്ക്കുമ്പോഴേയ്ക്കും ഇതെടുത്താൽ കൊള്ളാമെന്നു പറഞ്ഞ് ഒരു നിക്ഷേപകരും വരാറില്ല. ഇങ്ങനെയൊരു പ്രോജക്ട് കൺസെപ്റ്റ് ജിം-ൽ അവതരിപ്പിച്ചു എന്നു മാത്രമേയുള്ളൂ. അതിൽതന്നെ ധാരാളം എൻക്വയറീസും വന്നിട്ടുണ്ട്. പക്ഷേ പ്രാഥമികമായി ഇതിന്റെ പ്രവർത്തനങ്ങൾ ആരംഭിക്കുന്നതിനുമുമ്പ് ഗവൺമെന്റ് ചെയ്തു തീർക്കേണ്ടതായ കുറെ കാര്യങ്ങളുണ്ട്. അതിന്റെ ഫിനാൻഷ്യൽ സ്ട്രക്ചറിംഗിനാണ് ഇത്രയും സമയമെടുത്തത്. ഇനി അടുത്തതായി ക്യാബിനറ്റിൽ വരണം. അതിനുശേഷം ലാന്റ് അക്വിസിഷൻ നടപടികളെക്കുറിച്ച് ആലോചിക്കണം. ലാന്റ് അക്വിസിഷൻ നടപടികളും പൂർത്തീകരിച്ചു കഴിഞ്ഞാൽ മാത്രമേ ഇത് ബിഡ്ഡ് ചെയ്യാൻ പാടുള്ളൂ. ഈ പദ്ധതി 2006-ൽ പൂർത്തിയാക്കുമെന്നല്ല, പറഞ്ഞത് 2012 വരെ പോകാൻ സാദ്ധ്യതയുണ്ട് എന്നാണ് പറഞ്ഞത്. ഇത് പല ഫെയ്സുകളായി ചെയ്യുന്നതുകൊണ്ടാണ് ഇത്രയും കാലതാമസം വരുന്നത്. പക്ഷെ ഒരുമിച്ച് ലാന്റ് അക്വിസിഷൻ പൂർത്തീകരിക്കാൻ സാധിക്കുകയാണെങ്കിൽ ഈ പ്രോജക്ട് ഒരുമിച്ച് നടത്താൻ സാധിക്കുന്നതാണ്. പക്ഷെ അത് വളരെ ശ്രമകരമായ ഒരു കാര്യമാണെന്ന് സൂചിപ്പിക്കുവാൻ ഞാൻ ആഗ്രഹിക്കുന്നു.

ശ്രീ. ടി. കെ. ദേവകുമാർ: മുംബൈ-പുന എക്സ്പ്രസ് ഹൈവേയുടെ നിർമ്മാണത്തിൽ പ്രതീക്ഷിച്ചതിന്റെ 20 ശതമാനം വരുമാനമേയുള്ളൂ എന്നാണ് പുറത്തുവന്നിട്ടുള്ള വാർത്ത. ഇതിനെക്കുറിച്ച് ഗവൺമെന്റ് പഠിക്കുമെന്ന് വിശ്വസിക്കുകയാണ്. ഈ എക്സ്പ്രസ് ഹൈവേ നമ്മുടെ നാടിന്റെ സർവോത്മുഖമായ വികസനത്തിനുപകരിക്കുമെന്നാണ് അങ്ങ് ഉൾപ്പെടെ ഞങ്ങളെ വിളിച്ച് ബോദ്ധ്യപ്പെടുത്താൻ ശ്രമിച്ചത്. ഇപ്പോൾ വർക്കുകൾ തയ്യാറാക്കുന്നതിനുള്ള റേറ്റിംഗിനെ സംബന്ധിച്ചുള്ള വ്യത്യാസം വളരെ വിവാദപരമായി നിൽക്കുകയാണ്. സ്റ്റേറ്റ് പി. ഡബ്ല്യു. ഡി. ചെയ്യുന്ന വർക്കിന്റെ റേറ്റ് കുറവും ആഗോള ടെന്റർ വിളിക്കുന്ന വർക്കുകളുടെ റേറ്റ് കൂടുതലുമാണെന്നുള്ള തർക്കം നിലനിൽക്കുന്നു. ഈ സാഹചര്യത്തിൽ ഇൻഡ്യൻ കമ്പനികളെക്കൂടി പരിഗണിക്കത്തക്കവിധത്തിലുള്ള പ്രീ കാളിഫിക്കേഷൻ ടെന്റർ വയ്ക്കാൻ ഗവൺമെന്റ് തയ്യാറാകുമോ?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: ഇവിടെയുണ്ടാക്കിയിട്ടുള്ള എല്ലാ പ്രീ-കാളിഫിക്കേഷനിലും ഇന്റർനാഷണൽ ബിഡ്ഡിംഗ് നടത്തുന്നുവെന്നുള്ളതല്ലാതെ ഇൻഡ്യൻ കമ്പനികൾക്കും ഭാഗഭാക്കാകാം. കേരളത്തിൽത്തന്നെ ഇപ്പോൾ പറഞ്ഞിട്ടുള്ള ലോകബാങ്ക് പദ്ധതി സമർപ്പിച്ചപ്പോൾ അതിനകത്ത് ഏറ്റവും കൂടുതൽ പങ്കാളിത്തം വന്നിട്ടുള്ളത് ഇൻഡ്യൻ കമ്പനികളിൽനിന്നാണ്. കേരളത്തിലെ കമ്പനികളും പങ്കാളികളായിട്ടുണ്ട്. പക്ഷേ ഇന്റർനാഷണൽ ബിഡ്ഡിംഗിലെ ചില നിബന്ധനകൾ വയ്ക്കുമ്പോൾ പലർക്കും അതിൽ

പങ്കെടുക്കാൻ കഴിയാതെ വരുന്നുണ്ട്. ഇപ്പോൾ കൽക്കത്തയിൽ പ്രധാനപ്പെട്ട ഒരു റോഡ് നിർമ്മിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി ടെൻഡർ ക്ഷണിച്ചപ്പോൾ അവിടെ ഒരു മലേഷ്യൻ കമ്പനിയാണ് എടുത്തിട്ടുള്ളത്, മാത്രമല്ല 45 കിലോമീറ്ററിന് ഏകദേശം 450 കോടി രൂപയോളം അവിടെ ചെലവു വരുന്നുമുണ്ട്. യഥാർത്ഥത്തിൽ ഈ ചെലവ് വരാനുള്ള കാരണം പഴയ കാലത്ത് കിലോമീറ്ററിന് എട്ട് ലക്ഷം രൂപയ്ക്ക് ചെയ്യാമെന്നുള്ള ഒരു സ്ഥിതിയിൽ മാറ്റം വന്നിരിക്കുന്നു. ഒരു ഡിസൈൻ റോഡുണ്ടാക്കാൻ വരുന്ന ചെലവാണ്. മാത്രമല്ല വീതി 15 മീറ്ററായി കൂട്ടുകയും പുതിയ റോഡുകൾതന്നെ നിർമ്മിക്കുന്ന ഒരവസ്ഥ വരികയും ചെയ്യുമ്പോൾ റോഡുണ്ടാക്കുന്ന റേറ്റു വ്യത്യാസമാണ്. ഇതിനുപുറമെ കലുങ്കുകൾ, പാലങ്ങൾ, ഓടകൾ ഇതിന്റെയൊക്കെ പണികൾ ഈകൂട്ടത്തിൽത്തന്നെ വരുന്നതുകൊണ്ടാണ് ഇത്രയും വലിയ ഒരു ചെലവായി തോന്നുന്നത്. പക്ഷെ ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ പറഞ്ഞതു പോലെ ഇതിന് എഗ്രിമെന്റുണ്ടാക്കുമ്പോൾ കഴിയുന്നത്ര ഇൻഡ്യൻ കോൺട്രാക്ടേഴ്സിനെ ഇതിനകത്ത് ഭാഗഭാക്കാക്കാവുന്ന രീതിയിൽ ബിഡ്ഡ് ചെയ്യുന്ന സമയത്ത് തീർച്ചയായും ഇൻഡ്യയിൽ നിന്നുള്ള കോൺട്രാക്ടറെ കൊണ്ടുവരുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള ശ്രമം നടത്തുന്നതാണ്.

ശ്രീ. ടി. പി. രാമകൃഷ്ണൻ: എക്സ്പ്രസ് ഹൈവേ പദ്ധതി ജനങ്ങളിൽ വലിയ ഉത്ക്കണ്ഠ ഉളവാക്കിയിട്ടുള്ളതാണ്. സഭയുടെ മുമ്പാകെ ഈ പ്രശ്നങ്ങൾ വന്നപ്പോൾ എക്സ്പ്രസ് ഹൈവേ കടന്നുപോകുന്ന വഴിയിലുള്ള ജനങ്ങളുടെ ഉത്ക്കണ്ഠ ഒഴിവാക്കുന്നതിനുവേണ്ടി ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട കുടുംബങ്ങളെയും സ്ഥാപന ഉടമസ്ഥരേയും വിളിച്ചു ചേർത്ത് അവരുടെ സംശയം ദൂരീകരിക്കാനും അവർക്കാവശ്യമായ സംരക്ഷണം ഏർപ്പെടുത്താനും നടപടി സ്വീകരിക്കുമെന്ന് അങ്ങുതന്നെ ഈ സഭയ്ക്ക് ഉറപ്പുനൽകിയിട്ടുണ്ട്. അതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ഏതെങ്കിലും തരത്തിലുള്ള നടപടിക്രമങ്ങൾ ആരംഭിച്ചിട്ടുണ്ടോയെന്ന് വ്യക്തമാക്കാമോ?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: ഇതിന്റെ അലൈൻമെന്റ് ഫൈനലൈസ് ചെയ്തുകഴിഞ്ഞാൽ അടുത്ത നടപടി അവിടെയുള്ള എത്ര ആളുകളെ കുടിയൊഴിപ്പിക്കേണ്ടി വരുമെന്നുള്ളത് പരിശോധിച്ച് അവർക്ക് കഴിയുന്നത്ര മിനിമം റീഹാബിലിറ്റേഷൻ ആന്റ് റീ സെറ്റിൽമെന്റാണ് ഞങ്ങൾ ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്. നിലവിലുള്ള നാഷണൽ ഹൈവേതന്നെ വികസിപ്പിച്ചാൽ പോരേയെന്ന് ചില ആളുകൾ ചോദിച്ചു. അവിടെ ഈ പുനരധിവാസം വളരെയധികം വർദ്ധിക്കും എന്നുള്ളതുകൊണ്ടാണ് പുതിയ അലൈൻമെന്റിനെക്കുറിച്ച് ആലോചിച്ചിട്ടുള്ളത്. അങ്ങനെ വരുമ്പോൾ ആ പ്രദേശത്തുള്ള ആളുകളെ മുഴുവൻ വിളിപ്പിച്ച് ആ കാര്യം അവരെ ബോധ്യപ്പെടുത്തേണ്ടി വരും. ഏതായാലും സെറ്റിൽമെന്റ് ഉറപ്പുവരുത്തിയ ശേഷം മാത്രമേ അക്വിസിഷൻ നടപടികളിലേയ്ക്ക് പോകുകയുള്ളൂ.

ശ്രീ. ടി. പി. രാമകൃഷ്ണൻ: ഈ പദ്ധതിക്കുവേണ്ടി ഹഡ്കോ ധനസഹായം നൽകാൻ സമ്മതിച്ചതായി ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിതന്നെ ഒരു സന്ദർഭത്തിൽ വ്യക്തമാക്കിയിട്ടുണ്ട്. ഹഡ്കോ സഹായിക്കാൻ സന്നദ്ധമാണെങ്കിൽ ഹഡ്കോയുടെ മുമ്പിൽ സമർപ്പിക്കാൻ എന്തെങ്കിലും നടപടി ഗവൺമെന്റ് സ്വീകരിച്ചിട്ടുണ്ടോ?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: ഞാൻ പറഞ്ഞത് ഞങ്ങൾ ഹഡ്കോയെ സമീപിക്കുകയാണെങ്കിലും അവരെ സമീപിക്കുന്നതിനുമുമ്പ് ഗവൺമെന്റ് ചെയ്തുതീർക്കേണ്ടതായ കുറെ ജോലികളുണ്ട്. അത് ഒരു ദിവസംകൊണ്ട് ചെയ്തു തീർക്കാൻ സാധിക്കുന്നതല്ല. മാത്രവുമല്ല

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ഹഡ്ക്കോയ്ക്ക് 7,000 കോടി രൂപ ഒരുമിച്ച് തരാൻ സാധിക്കില്ല. കാരണം അവർക്ക് short term ലോണുകൾ മാത്രമേ തരാൻ കഴിയുകയുള്ളൂ. നമ്മളെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം ഇപ്പോൾ long term ലോണുകളാണ് ആവശ്യം. ഇരുപതും മുപ്പതും കൊല്ലംകൊണ്ട് അടച്ചുതീർക്കാൻ പറ്റുന്ന ലോണുകളേ നമുക്കെടുക്കാൻ സാധിക്കുകയുള്ളൂ. അപ്പോൾ ഹഡ്ക്കോയുടെ ഒരു പോർഷൻ അതിനകത്തേയ്ക്ക് കൊണ്ടുവരും. അതിനുപുറമെ എൻ. ആർ. ഐ.-യുടെ സഹായം നമുക്ക് ആവശ്യപ്പെടാം. എയർപോർട്ട് മാതൃകയിൽ ഗവൺമെന്റുതന്നെ ഗവൺമെന്റിന്റെ ഒരു കോൺട്രിബ്യൂഷൻ ഇതിനകത്ത് കൊണ്ടുവന്ന് ഇതിലേയ്ക്ക് ഇൻവെസ്റ്റ് ചെയ്യുന്നവർക്ക് കൂടുതൽ ധൈര്യം നൽകത്തക്ക രീതിയിൽ ക്രമീകരിച്ചെടുക്കേണ്ടതുണ്ട്. ആ രീതിയിലുള്ള നടപടികളാണ് ഇപ്പോൾ നടന്നു കൊണ്ടിരിക്കുന്നത്.

ശ്രീ. വി. ചെന്താമരാക്ഷൻ: റോഡ് ഗതാഗതത്തിനുള്ള സമഗ്രമായ ഒരു പദ്ധതിയാണ് ഇത്. ഞങ്ങൾ ഓരോ ചോദ്യം ചോദിക്കുമ്പോഴും ബംഗാളിലെ കാര്യവും ചൈനയിലെ കാര്യവും പറഞ്ഞ് ചോദ്യത്തോട് പ്രതികരിക്കാതിരിക്കുന്ന രീതി ശരിയല്ല. എന്റെ ചോദ്യം മൂന്നു മണിക്കൂർ യാത്ര ചെയ്യുമ്പോൾ മുന്നൂറു കിലോമീറ്റർ അങ്ങനെ അഞ്ചു മണിക്കൂർകൊണ്ട് 500 കിലോമീറ്റർ യാത്ര ചെയ്യാമെന്നാണ് അതിനെ സംബന്ധിച്ചുള്ള വിശദീകരണത്തിന് മന്ത്രി വ്യക്തമാക്കിയിട്ടുള്ളത്. കേരളത്തിൽ ലക്ഷക്കണക്കിന് വാഹനങ്ങൾ ഈ വേഗതയിൽ യാത്ര ചെയ്യുന്നതിനുവേണ്ടി കപ്പാസിറ്റിയുള്ളതാണോ എന്നുള്ള ഒരാശങ്കയുണ്ട്. നമ്മുടെ രാജ്യത്ത് ഇതുപോലുള്ള ഹൈവേകൾ നടപ്പിലാക്കിയിട്ടുള്ളത് ബോംബെ-പൂന ഹൈവേയാണ്. അവിടെ പ്രതീക്ഷിച്ചതിന്റെ 20 ശതമാനംപോലും റോഡ് ഉപയോഗിക്കുന്നില്ല. പ്രതിദിനം 50,000 രൂപയ്ക്ക് സിനിമാ ഷൂട്ടിംഗിനുവേണ്ടിയാണ് ഹൈവേ ഇപ്പോൾ ഉപയോഗിച്ചു കൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. അപ്പോൾ ആ നിലയിൽ ഈ റോഡ് ഉപയോഗിക്കുന്നതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് സമഗ്രമായ ഒരു പഠനം നടത്തിയിട്ടുണ്ടോ എന്നാണ് എന്റെ ചോദ്യം.

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: ഞാൻ ചൈനയുടെ കാര്യം പറഞ്ഞത് നിങ്ങളുടെ ചോദ്യം തന്നെ അതാണ്. ചൈനയിൽ ഏതെല്ലാം സ്ഥലങ്ങളിലാണ് പഠനം നടത്തിയത്; പഠന റിപ്പോർട്ട് സർക്കാരിന് നൽകിയോ; തുടങ്ങി ചൈനയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ചോദ്യം ചോദിച്ചാൽ ചൈനയുടെ കാര്യം പറയണ്ടേ? ഇപ്പോൾ അദ്ദേഹം പറഞ്ഞ ബോംബെ-പൂനെ എക്സ്പ്രസ് ഹൈവേ, ഏതൊരു പ്രോജക്ടിനും ബ്രേക്ക് ഈവൻ ആകാൻ സമയമെടുക്കും. ആദ്യംതന്നെ 70% ട്രാഫിക് ഡൈവെർഷൻ ഒരു റോഡിലേയ്ക്ക് വരുമെന്ന് നമ്മൾ വിശ്വസിക്കരുത്. ഈ പ്രോജക്ടിൽ തന്നെ 60% ഡൈവർഷൻ വരുമെന്ന് പറഞ്ഞാൽ ആദ്യ വർഷം ഉണ്ടാകുകയില്ല. അതുകൊണ്ടാണ് ബ്രേക്ക് ഈവൻ പീരീഡ് കൊടുക്കുന്നത്. ഇപ്പോൾ ബോംബെ-പൂനെയിലെ ചിത്രം മാറിവരികയാണ്. അവിടെയുള്ള ട്രെയിനുകളിലെ യാത്രക്കാരുടെ എണ്ണം കുറയുന്നു. അവരൊക്കെ എക്സ്പ്രസ്സ് ഹൈവേയിലേയ്ക്ക് മാറുന്നു. ട്രെയിനിനേക്കാൾ വേഗതയിൽ ഈ റോഡ് ഉപയോഗിക്കാൻ പറ്റുന്നതുകൊണ്ട് സ്പീഡ് ട്രെയിനുകൾ ഉണ്ടാക്കുന്നതിനെക്കുറിച്ച് റെയിൽവേ ആലോചിക്കുന്നതായി ഈ അടുത്ത കാലത്ത് പത്രത്തിൽ വാർത്ത വന്നിട്ടുള്ളതാണ്. വന്നിട്ടുള്ള ന്യൂനതകൾ പരിശോധിക്കാം. പ്രധാനപ്പെട്ട ഒരു ന്യൂനതയെന്നു പറയുന്നത് എക്സ്പ്രസ്സ് ഹൈവേ പൂർണ്ണമായും കോൺക്രീറ്റ് ചെയ്തിട്ടുള്ളതാണ്. പൂർണ്ണമായും കോൺക്രീറ്റ് ചെയ്ത എക്സ്പ്രസ്സ് ഹൈവേയിൽ ആക്സിഡന്റ്സ് കൂടാനും അതുപോലെ ടയർ ബേസ്റ്റ് ചെയ്യാനും

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

സാദ്ധ്യതയുണ്ട്. കേരളത്തിൽ നമ്മൾ കൊണ്ടുവരാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നത് ബിറ്റുമിൻ ഉപയോഗിച്ചു കൊണ്ടുള്ള എക്സ്പ്രസ്സ് ഹൈവേയാണ്. ഇത് അപകട സാദ്ധ്യത കുറയ്ക്കും. കൂടുതൽ ഡെൻസിറ്റി കൊണ്ടുവരുന്നതിനെ സംബന്ധിച്ച് പരിശോധിക്കാവുന്നതാണ്.

ശ്രീ. വി. ചെന്താമരാക്ഷൻ: എന്റെ അടുത്ത ചോദ്യം പാരിസ്ഥിതിക പ്രശ്നങ്ങളുമായി ബന്ധപ്പെട്ടതാണ്. ഏതാണ്ട് 650 കിലോമീറ്റർ നീളവും സമാനമായി 65 കിലോമീറ്റർ വീതിയുമാണ് കേരളത്തിനുള്ളത്. ഏറ്റവും കൂടുതൽ ജനസാന്ദ്രതയുള്ള സംസ്ഥാനമാണ് കേരളം. കേരളത്തിൽ ഒരു സെന്റ് ഭൂമിപോലും തരിശായി കിടക്കുന്നില്ല. ഉള്ള സ്ഥലം താമസത്തിനും കൃഷിക്കും മറ്റ് വ്യാവസായിക ആവശ്യങ്ങൾക്കുമായി ഉപയോഗിക്കുന്നു. ജനസാന്ദ്രതയുള്ള കേരളത്തിൽ ഇത്തരമൊരു ഹൈവേ പ്രായോഗികമാക്കുന്ന സമയത്ത് ഉണ്ടാകുന്ന പാരിസ്ഥിതിക പ്രശ്നങ്ങളെ സംബന്ധിച്ച് സമഗ്രമായ പഠനം നടത്തിയിട്ടുണ്ടോ?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: പാരിസ്ഥിതിക പഠനങ്ങൾ നടക്കുന്നുണ്ട്. പ്രിലിമിനറി എൻവയോൺമെന്റൽ ഇമ്പാക്ട് അസ്സസ്സ്മെന്റ് ആദ്യംതന്നെ നടത്തിക്കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. എൻവയോൺമെന്റ് മിറ്റിഗേഷൻ മെഷേഴ്സ് സജസ്റ്റ് ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. അത്തരത്തിൽ സജസ്റ്റ് ചെയ്തിട്ടുള്ള മെഷേഴ്സ് ഓരോന്നോരാന്നായി പ്രാവർത്തികമാക്കുന്നതിനു വേണ്ടിയുള്ള നടപടികൾ എടുക്കുകയാണ്. പ്ലാന്റേഷൻ മേഖല, റിലീഫ് ആന്റ് ടെറെയ്ൻ, ഹൈഡ്രോളജി, ക്ലൈമറ്റ്, എയർ ക്വാളിറ്റി ഇവയെല്ലാം പാരിസ്ഥിതിക പ്രശ്നങ്ങൾ ഇല്ലാത്ത രീതിയിൽ മാത്രം ചെയ്യണമെന്ന് നിർബന്ധിക്കുന്നുണ്ട്. എൻവയോൺമെന്റൽ ഇമ്പാക്ട് സ്റ്റഡി പൂർണ്ണമായും പ്രാവർത്തികമാക്കിക്കൊണ്ടു മാത്രമേ എക്സ്പ്രസ്സ് ഹൈവേ നിർമ്മിക്കാൻ സാധിക്കുകയുള്ളൂ. അങ്ങനെ മാത്രമേ ചെയ്യുകയുള്ളൂവെന്നു പറയാൻ ആഗ്രഹിക്കുകയാണ്.

ശ്രീ. കോടിയേരി ബാലകൃഷ്ണൻ: എക്സ്പ്രസ്സ് ഹൈവേ നിർമ്മിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി ചൈനയിലുള്ള മാതൃകയാണ് പരിശോധിച്ചതെന്ന് പറയുകയുണ്ടായി. ചൈനയിൽ ടോൾ പിരിച്ചുകൊണ്ടുള്ള എക്സ്പ്രസ്സ് ഹൈവേയുണ്ട്. അത് ഏറ്റവും കൂടുതൽ വികസിപ്പിച്ചിട്ടുള്ള ബീജിംഗിനേയും ഷാഹായിയേയും ബന്ധിപ്പിക്കുന്ന വിധത്തിലുള്ള എക്സ്പ്രസ്സ് ഹൈവേയാണ് വിജയകരമായി നടപ്പിലാക്കാൻ സാധിച്ചത്. മാത്രമല്ല, ചൈനയിൽ ഗവൺമെന്റ് ഒരു തീരുമാനമെടുത്താൽ അത് അതേപടി നടപ്പിലാകും. ഇതുപോലുള്ള എതിർപ്പോ മറ്റ് കാര്യങ്ങളോ ഒന്നും ചൈനയിൽ ഉണ്ടാകുകയില്ല. അവിടെ ഗവൺമെന്റിന് യാതൊരുവിധ ആശയക്കുഴപ്പവുമില്ല. ഇച്ഛാശക്തിയുള്ള ഗവൺമെന്റാണ്. ഗവൺമെന്റ് ഒരു തീരുമാനമെടുത്താൽ അത് അതേപടി ജനങ്ങൾ അംഗീകരിക്കും, അനുസരിക്കും. ഇവിടെ ഇതു സംബന്ധിച്ച് ഇപ്പോൾത്തന്നെ ധാരാളം സംശയങ്ങൾ വരികയും ജനങ്ങളിൽ ആശങ്ക ഉണ്ടാകുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. ഈ ആശങ്ക ദൂരീകരിച്ചുകൊടുക്കാൻ സാധിക്കുന്നില്ല. ഈ സാഹചര്യത്തിൽ ചൈനീസ് മാതൃക കേരളത്തിന്റെ സാഹചര്യവുമായി ഇണക്കിച്ചേർക്കാൻ എങ്ങനെ സാധിക്കുമെന്നതിനെ സംബന്ധിച്ച് പ്രത്യേക പഠനം നടത്തിയിട്ടുണ്ടോ?

മി. സ്പീക്കർ: അവിടെ ആർക്കെങ്കിലും എതിർക്കാൻ പറ്റുമോ മി. കോടിയേരി?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: കേരളത്തിലെ ജനങ്ങൾ വികസനോൻമുഖമായ സമീപനം സ്വീകരിക്കുകയും ഏറെ മാറ്റം അവരുടെ സ്വഭാവത്തിൽ വരുത്തുകയും വേണമെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട ഗവർണ്ണറുടെ ഇന്നലത്തെ പ്രസ്താവന ഞാൻ ഇത്തരുണത്തിൽ സ്മരിക്കുകയാണ്. വളരെ പോസിറ്റീവായിട്ടുള്ള സമീപനം ബഹുമാനപ്പെട്ട കോടിയേരിയിൽനിന്ന്

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ഉണ്ടായതിൽ വളരെയധികം സന്തോഷമുണ്ട്. ചൈനീസ് മോഡൽതന്നെ കേരളത്തിൽ സാദ്ധ്യമാകുമെന്നാണ് പഠന റിപ്പോർട്ടിൽ പറയുന്നത്. കേരളത്തെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം ചൈനീസ് മാതൃകയിലുള്ള എക്സ്പ്രസ്സ് ഹൈവേയാണ് ഏറ്റവും പ്രായോഗികം. അതിനു വേണ്ടിയുള്ള പഠനമാണ് നടത്തിയിട്ടുള്ളത്. തീർച്ചയായും ആ രീതിയിൽ തന്നെയായിരിക്കും എക്സ്പ്രസ്സ് ഹൈവേ ഇവിടെ നിർമ്മിക്കാൻ ശ്രമിക്കുക.

ശ്രീ. കോടിയേരി ബാലകൃഷ്ണൻ: എക്സ്പ്രസ്സ് ഹൈവേ നിർമ്മാണത്തിലുള്ള ആദ്യ കടമ്പ എന്നു പറയുന്നത് ഭൂമി അക്വിസിഷനാണ്. ഭൂമി അക്വിസിഷൻ പൂർത്തിയാക്കാൻ കഴിയുന്നില്ലെങ്കിൽ ഇതൊന്നും ഇവിടെ നടപ്പിലാകാൻ പോകുന്നില്ല. ഭൂമി അക്വിസിഷനെ സംബന്ധിച്ച് ജനങ്ങളിൽ ഏറ്റവും വലിയ ആശങ്ക നിലനിൽക്കുകയാണ്. ഭൂമി അക്വയർ ചെയ്യുമ്പോൾ വീട്, കട എന്നിവ നഷ്ടപ്പെടുന്നവർക്ക് പകരംഭൂമി കിട്ടത്തക്കവിധത്തിൽ അക്വിസിഷൻ നടത്തുന്ന സന്ദർഭത്തിൽത്തന്നെ അതുംകൂടി ചെയ്യത്തക്കവിധത്തിലുള്ള ഒരു സമീപനത്തിന് ഗവൺമെന്റ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നുണ്ടോ; അങ്ങനെയുള്ള അക്വിസിഷൻ മാത്രമേ നമുക്ക് ചെയ്യാൻ സാധിക്കുവെന്നുള്ളത് കേരളത്തിന്റെ അനുഭവം വച്ചുകൊണ്ട് വ്യക്തമായിട്ടുള്ളതാണ്. അതുകൊണ്ട് അക്വിസിഷൻ നടത്തുമ്പോൾ ഇക്കാര്യവുംകൂടി പരിഗണിച്ചുകൊണ്ടാണോ തീരുമാനമെടുക്കാൻ പോകുന്നതെന്ന് വ്യക്തമാക്കാമോ?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: തീർച്ചയായും 6,400 കോടി രൂപയിൽ 1,758 കോടി രൂപ റിഹാബിലിറ്റേഷനും റിസെറ്റിൽമെന്റിനുംവേണ്ടിയാണ്. ഒരാളെ പുനരധിവസിപ്പിക്കേണ്ടി വരുമ്പോൾ അദ്ദേഹത്തിന് ആ ലാന്റിന് മാർക്കറ്റ് വാല്യൂ നൽകും. വേറൊരു ലാന്റ് അവയിലബിളാക്കിക്കൊടുക്കുക, വീട്ടുപകരണങ്ങൾ എടുത്തുമാറ്റുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള ചെലവ് കൊടുക്കുക എന്നീ കാര്യങ്ങൾ ഒരു പാക്കേജുപോലെ ആക്കിയതിനുശേഷം മാത്രമേ ലാന്റ് ഈ പർപ്പസ്സിനുവേണ്ടി ഏറ്റെടുക്കുകയുള്ളൂ.

ശ്രീ. വി. എസ്. അച്ചുതാനന്ദൻ: ഇൻഡ്യൻ കോൺട്രാക്ടർമാരെയും കേരളത്തിലെ കോൺട്രാക്ടർമാരെയുമെല്ലാം പരമാവധി സഹകരിപ്പിച്ചുകൊണ്ടാണ് മുന്നോട്ടുപോകുന്നതെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി പറയുകയുണ്ടായി. മലേഷ്യൻ കമ്പനിക്കാരാണ് പ്രധാനമായും കോൺട്രാക്ട് എടുക്കുന്നത്. സബ്കോൺട്രാക്ട് ആയിട്ട് ഇൻഡ്യൻ കമ്പനിക്ക് കൊടുക്കുകയാണോ അതോ നേരിട്ടുതന്നെ ബിഡ്ഡിൽ പങ്കെടുത്ത് മത്സരത്തിൽ അംഗീകാരം നൽകുക എന്നുള്ള സമീപനമാണോ; എങ്ങനെയാണ് ഇത് നടപ്പിലാക്കുന്നത്?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: ഇപ്പോൾ വേൾഡ് ബാങ്ക് പ്രോജക്ട്സിൽ മലേഷ്യൻ കമ്പനി വന്നിട്ടുള്ളത് ഒരെണ്ണത്തിൽ മാത്രമാണ്. ഹെവി മെയിന്റനൻസിലായാലും അപ്ഗ്രഡേഷനിലായാലും ഇൻഡ്യൻ കമ്പനിക്കാർ നേരിട്ട് കോമ്പീറ്റ് ചെയ്യുകയാണ്. ബിഡ് ചെയ്യുന്ന സമയത്ത് അതിന്റെ ഒരു പ്രോസസ്സിലും ആരും ഇടപെടുന്നില്ല. ആ പ്രോസസ്സ് ഒരു പ്രക്രിയയായി നടക്കുന്നു. ഇതിൽ ആരാണ് കോമ്പറ്റിറ്റീവ് ആയിട്ടുള്ള ആള് അയാൾക്ക് കിട്ടുന്നു. ഇങ്ങനെ ചോദിക്കുന്നതുകൊണ്ടാണ് മറ്റ് സംസ്ഥാനങ്ങളെ ചൂണ്ടിക്കാണിക്കേണ്ടി വരുന്നത്. അല്ലാതെ മനഃപൂർവ്വം പറയുന്നതല്ല. തീർച്ചയായും ഇൻഡ്യൻ കമ്പനികൾക്കു തന്നെ കിട്ടുമെന്ന് ഉറപ്പു പറയാൻ കഴിയുകയില്ല. കാരണം നമ്മൾ ബിഡ്ഡിൽ ഇടപെടുന്നില്ല. പക്ഷെ ഇൻഡ്യൻ കമ്പനികൾക്ക് പ്രത്യേകിച്ച് കേരളത്തിലെ കമ്പനികൾക്ക് ഇതിൽ ഭാഗഭാക്കാകാൻ കഴിയുന്ന രീതിയിൽ ബിഡ് ഡോക്കുമെന്റ് ഉണ്ടാക്കുന്ന സമയത്ത് പ്രതിപക്ഷവുമായി ആലോചിച്ച് കൺസ്ട്രക്ഷൻ എഗ്രിമെന്റ് ക്രമീകരിക്കുന്നതാണ്.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. യു. സി. രാമൻ: നിർദ്ദിഷ്ട എക്സ്പ്രസ്സ് ഹൈവേ എന്റെ നിയോജക മണ്ഡലത്തിലൂടെയാണ് കടന്നുപോകുന്നത്. അവിടെ ചെറിയൊരു പ്രശ്നമുണ്ട്. പുതിയ വീട് നിർമ്മാണവും സ്ഥലം വിൽപ്പനയും വാങ്ങലുമൊക്കെയുള്ള ആളുകൾക്ക് എക്സ്പ്രസ്സ് ഹൈവേയുടെ ശരിയായ ദിശ അറിയാത്തതുകൊണ്ട് ഒരു ബുദ്ധിമുട്ട് നിലനിൽക്കുകയാണ്. അതുകൊണ്ട് ഇതിന്റെ അലൈൻമെന്റ് എത്രയും പെട്ടെന്ന് ഉണ്ടാകണം. എക്സ്പ്രസ്സ് ഹൈവേയിൽ ഇന്റർചേഞ്ച്, അണ്ടർ പാസ്സ്, ഓവർ പാസ്സ് എന്നിവ എത്രയെണ്ണമുണ്ട്; ഇതിൽ കുന്നമംഗലത്തിന് എന്തെങ്കിലും സ്ഥാനമുണ്ടോ?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: ഇതിൽ 19 ഇന്റർചേഞ്ചുകളുണ്ട്. 411 അണ്ടർ പാസ്സുകളും ഓവർ പാസ്സുകളും ഉണ്ട്. കന്നുകാലികൾക്കും സാധാരണ നടന്നുപോകുന്നവർക്കും ക്രോസ്സ് ചെയ്യുന്നതിനുവേണ്ടി 565 പെഡസ്ട്രിയൻ കേറ്റിൽ ക്രോസ്സിംഗ്സ് ഉണ്ട്. അതിൽ ഏതൊക്കെ സ്പോട്ടുകളിലാണ് ഇന്റർചേഞ്ചസ് വരുന്നതെന്ന് ഇപ്പോൾ വ്യക്തമായി പറയുന്നില്ല. എങ്കിലും ഇപ്പോഴുള്ള പദ്ധതിപ്രകാരം കുന്നമംഗലത്താണ് ഇന്റർചേഞ്ച് വരുന്നത്.

ശ്രീ. മത്തായി ചാക്കോ: എക്സ്പ്രസ്സ് ഹൈവേയെ സംബന്ധിച്ച പ്രശ്നം ഇവിടെ രണ്ടര രണ്ടേമുക്കാൽ വർഷമായിട്ട് വന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്നതാണ്. അത് സംബന്ധിച്ചുള്ള ഒരു പ്രസ്താവനയും ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ഇവിടെ അറിയിക്കുകയുണ്ടായി. ഈ പദ്ധതി നടപ്പാക്കുന്ന സമയത്ത് 7,000 കോടി രൂപയുടെ ചെലവ് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നുവെന്ന് ഇവിടെ വെളിപ്പെടുത്തുകയുണ്ടായി. ലോകബാങ്കിന്റെ സഹായം കൊണ്ടാണെന്ന് പറഞ്ഞുകേട്ടു. സഭ ഇടയ്ക്ക് പിരിഞ്ഞ സമയത്ത് ബഹുമാനപ്പെട്ട വ്യവസായ വകുപ്പുമന്ത്രി നടത്തിയ പത്ര സമ്മേളനത്തിന്റെ വാർത്ത വായിക്കാൻ ഇടയായി. അതിൽ ജിമ്മിന്റെ ഭാഗമായിട്ട് കാസർഗോഡ് മുതലുള്ള പദ്ധതിയുടെ എസ്റ്റിമേറ്റ് എല്ലാം പൂർത്തീകരിച്ചു എന്നുള്ള ഒരു സ്റ്റേറ്റ്മെന്റ് മലയാള മനോരമയിൽ വായിക്കാൻ ഇടയായി. ഇതിന്റെ മുതൽമുടക്കിൽ ആരെല്ലാം ഉണ്ട് എന്നുള്ളതിനെ സംബന്ധിച്ചുള്ള ഒരു വ്യക്തത ഗവൺമെന്റിനുണ്ടോ? ഏതെല്ലാം ഏജൻസികളാണ് ഗവൺമെന്റ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നത് എന്ന് വെളിപ്പെടുത്താമോ?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: ഈ ഏജൻസികളുടെ കാര്യമാണ് ഞാൻ സൂചിപ്പിച്ചത്. ഇത് വലിയ ഒരു പ്രോജക്ട് ആയതുകൊണ്ട് ഒരു ദിവസംകൊണ്ട് ഈ പ്രോജക്ട് നടപ്പിലാക്കാൻ പറ്റില്ല. നമ്മൾ ഒരു സമയം പറഞ്ഞാലും ആ സമയത്ത് കൃത്യമായി തുടങ്ങാൻ പറ്റില്ല. ഈ പറഞ്ഞമാതിരി ലാന്റ് അക്വിസിഷൻ നടപടികൾക്കുവേണ്ടി എത്രകാലം എടുക്കുമെന്ന് മറുപടി പറയാൻ സാധിക്കില്ല. അതിന്റെ എതിർപ്പുകൾ എങ്ങനെ വരുമെന്ന് മുൻകൂട്ടി പറയാൻ കഴിയില്ല. എങ്കിലും നമ്മൾ ഒരു Special Purpose Vehicle ഇതിനു വേണ്ടി ഉണ്ടാക്കുകയാണ്. SPV ഉണ്ടാക്കി ഒരു കമ്പനി float ചെയ്ത് ആ കമ്പനിക്കത്ത് ഗവൺമെന്റിന് ഗവൺമെന്റിന്റേതായ ഒരു stake വച്ച് ബാക്കിയുള്ളത് എൻ. ആർ. ഐ. അതുപോലെതന്നെ മറ്റു ഫിനാൻഷ്യൽ ഏജൻസികൾ, ഹഡ്കോ ഇങ്ങനെയുള്ളവരുടെയൊക്കെ സഹായത്തോടുകൂടി ആയിരിക്കും ഈ പ്രോജക്ട് take off ചെയ്യുക. ഗവൺമെന്റ് ആദ്യം stake എടുക്കുകയും ഗവൺമെന്റ് ആ stake slowly കുറച്ചുകൊണ്ടുവരുകയും ചെയ്യുന്നതായിരിക്കും അതിന്റെ മോഡൽ.

ശ്രീ. പി. ജെ. ജോയി: എക്സ്പ്രസ്സ് ഹൈവേ നിർമ്മാണത്തിന് 6,400 കോടി രൂപ ചെലവ് വരുമെന്ന് കണക്കാക്കിയിട്ടുണ്ട്. ഒരു കി. മീറ്റർ ദൂരം റോഡ് നിർമ്മിക്കുന്നതിനു വേണ്ടി എന്ത് ചെലവ് വരുമെന്ന് കണക്കാക്കിയിട്ടുണ്ടോ?

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: ഒരു കി. മീറ്റർ റോഡ് എന്നു പറയുമ്പോൾ റോഡ് മാത്രമല്ല, ഞാൻ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ way side amenities ഉണ്ടാകും. ഇതിൽ പാലങ്ങൾ നിർമ്മിക്കപ്പെടും. ഏകദേശം ഈ റോഡിന് ആവശ്യമായിട്ടുള്ള മറ്റു ഇൻഫ്രാസ്ട്രക്ച്ചേഴ്സ് ഉണ്ടാകും. അതിന്റെ കൂടെ ഒരു കനാൽ നമ്മൾ പ്ലാൻ ചെയ്യുന്നുണ്ട്. അതുപോലെ gas grid വരെ കൊണ്ടുപോകാൻ പറ്റുന്ന രീതിയിലുള്ള ഒരു സംവിധാനമാണിത്. ആറ് ലൈൻ ആയിരിക്കും. അങ്ങനെ വരുമ്പോൾ ഏകദേശം 8 കോടി രൂപ/കി. മീറ്റർ വരാൻ സാദ്ധ്യതയുണ്ട്.

ശ്രീ. എം. വി. ഗോവിന്ദൻ മാസ്റ്റർ: 6,400 കോടി രൂപ ചെലവു വരുമെന്നാണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിതന്നെ ഇവിടെ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചിട്ടുള്ളത്. ലാന്റ് അക്വിസിഷൻ എപ്പോഴാണ് പൂർത്തിയാക്കാൻ കഴിയുന്നത് എന്നു പറയാൻ സാധിക്കുന്നില്ല. 2012-ലാണ് ഏകദേശം പൂർത്തിയാക്കുക എന്ന് ധരിക്കുന്നത്. അപ്പോഴേയ്ക്കും 7,000 കോടി രൂപ എന്നുള്ളത് 20,000 കോടി രൂപയുടെ അടുത്തുവരും എന്നാണ് ഇന്നത്തെ സാമ്പത്തികസ്ഥിതി വച്ചു കൊണ്ട് സ്ഥിരീകരിക്കുന്നത്. അങ്ങനെ വരുമ്പോൾ മലബാറിൽ പൊതുവേ വികസനത്തിന്റെ കാര്യത്തിൽ പിന്നോക്കം നിൽക്കുന്ന സാഹചര്യമുണ്ടെന്ന് എല്ലാവർക്കുമറിയാം. ഇപ്പോൾ പറഞ്ഞു കേൾക്കുന്നത്, മലപ്പുറത്തിന്റെ ഒരു ഭാഗത്ത് ഒന്നാമത്തെ ഫെയ്സ് അവിടെ നിന്നും ആരംഭിച്ചിട്ട് രണ്ടാമത്തെ ഫെയ്സ് തിരുവനന്തപുരത്ത് തീർത്തതിനുശേഷം മൂന്നാമത്തെ ഫെയ്സ് കാസർഗോഡു നിന്നും ആരംഭിക്കാം എന്ന രീതിയിലാണ് പറഞ്ഞു കേൾക്കുന്നത്. ഇത് മലബാറിനോട് കാണിക്കുന്ന ഏറ്റവും വലിയ അവഗണനയാണ്. അതുകൊണ്ട് ആദ്യമേതന്നെ അവിടെനിന്നും തുടങ്ങാനുള്ള പദ്ധതി ആസൂത്രണം ചെയ്യുമോ?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ : ഇതിൽ പ്രാദേശിക വാദം ആവശ്യമില്ല. ഇത് BOT based Project ആയതുകൊണ്ട് ആദ്യ പരിഗണന എന്നു പറയുന്നത് feasibility-ക്കാണ്. അതായത് ഇത് ഏറ്റെടുക്കുന്ന ആൾക്ക് ഇത് BOT അടിസ്ഥാനത്തിൽ ചെയ്യുന്ന സമയത്ത് അവർക്ക് ഇതിൽനിന്നും എങ്ങനെ ലാഭം ഉണ്ടാകും എന്നുള്ളതാണ്. ഗവൺമെന്റ് ഇതിൽ ഭാഗഭാക്കാകുന്നതുകൊണ്ടുതന്നെ ഇതിൽ ലാഭം ഉണ്ടെങ്കിൽ മാത്രമേ ബാക്കിയുള്ള ഫെയ്സുകൾ ചെയ്യാൻ സാധിക്കുകയുള്ളൂ. അതുകൊണ്ട് ഇതിന്റെ പ്രധാന stressഎന്നു പറയുന്നത് feasibility-ക്കാണ്. Feasibility study-യിൽ കണ്ടിട്ടുള്ളത് ഈ stretch ആണ്. പുളിക്കൽ മുതൽ എറണാകുളം വരെയുള്ള stretch ആണ്. പക്ഷേ വീണ്ടും നമ്മൾ അതിന്റെ feasibility study നടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. കാസർഗോഡിനെ പരിഗണിക്കാതിരിക്കുന്ന പ്രശ്നം ഉദിക്കുന്നില്ല. കാരണം, ഏറ്റവും കൂടുതൽ ലാന്റ് അവയിലബിൾ ആയിട്ടുള്ളത് കാസർഗോഡ് ജില്ലയിലാണ്. അതുപോലെ കൂടുതൽ ലാന്റ് കിട്ടുന്നത് തൃശ്ശൂർ ജില്ലയിലാണ്. അവിടെയും മിനിമം ആയിട്ടുള്ള ആളുകളേ മാത്രമേ റീഹാബിലിറ്റേറ്റ് ചെയ്യേണ്ടതുള്ളൂ. നമ്മൾ അതുംകൂടി ഇതിൽ പരിശോധിക്കേണ്ടതുണ്ട്. ഏറ്റവും കുറച്ച് ആളുകളെ റീഹാബിലിറ്റേറ്റ് ചെയ്യുന്ന ഫെയ്സ് ആണ് ആദ്യം എടുക്കുക. കുറേ ആളുകളെ ഒരു സ്ഥലത്തുനിന്നും പുനരധിവസിപ്പിക്കേണ്ടിവരുന്ന പ്രശ്നം ഇല്ലാത്ത രീതിയിൽ മിനിമം ആളുകളെ റീഹാബിലിറ്റേറ്റ് ചെയ്യുന്നരീതിയിലുള്ള ഫെയ്സ് ആയിരിക്കും ആദ്യം എടുക്കുക. ആ ഫെയ്സ് എടുക്കുമ്പോൾ ഫീസിബിലിറ്റി അനുസരിച്ച് ആ ഫെയ്സിൽ ഏതൊക്കെ ജില്ല വരും എന്നുള്ളത് ഇപ്പോൾ എടുത്തുപറയാൻ സാധിക്കില്ല. ഒരുകാര്യം ഉറപ്പിച്ചു പറയാൻ ആഗ്രഹിക്കുകയാണ്. ഈ പ്രോജക്ട് ആരംഭിക്കാനുള്ള

നടപടികൾ ഏകദേശം ആയിക്കഴിഞ്ഞു. അടുത്ത ക്യാബിനറ്റ് അല്ലെങ്കിൽ അതിന്റെ അടുത്ത ക്യാബിനറ്റിൽ ഈ എക്സ്പ്രസ് ഹൈവേയുടെ അജണ്ട ഉണ്ടാകും എന്ന് സൂചിപ്പിക്കാൻ ഞാൻ ആഗ്രഹിക്കുന്നു.

ശ്രീ. ഷിബു ബേബിജോൺ: ചൈന മാത്രമല്ല, മൂന്നാം ലോകരാജ്യങ്ങളിൽ മലേഷ്യ അടക്കമുള്ള അനേകം രാജ്യങ്ങളിൽ എക്സ്പ്രസ് ഹൈവേ വന്നതുകൊണ്ടുള്ള എക്കണോമിക് ഡെവലപ്മെന്റ് തെളിഞ്ഞിട്ടുള്ളതാണ്. എന്നാൽ ഇവിടെ ഒരു പദ്ധതി രൂപീകരിച്ചാൽ തന്നെ അതിനെതിരെ ആശങ്ക നിലനിൽക്കുകയാണ്. ഇത് രണ്ട് തരത്തിലാണ്. Mental constipation ഉള്ള ഒരു വിഭാഗം, എന്തിനേയും എതിർക്കുന്ന ഒരു വിഭാഗത്തിന്. ഇതിനെതിരെ ആശങ്കകൾ ഉണ്ട്. അതുകൊണ്ടുതന്നെ ആന്ധ്രാപ്രദേശിലൊക്കെ ഡെലിഗേഷനുവേണ്ടി പുറംരാജ്യങ്ങളിൽ വിടുന്നു. ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാരെ മാത്രം വിടാതെ, എം.എൽ.എ.-മാർ അടക്കമുള്ള പ്രതിനിധി സംഘത്തെ, മാധ്യമ പ്രവർത്തകരും ഒന്നു രണ്ടു ബിഷപ്പുമാരും എല്ലാപേരും അടങ്ങുന്ന ഒരു സംഘത്തെ ഇത് ഒന്നു പഠിക്കാൻവേണ്ടി വിട്ട് ജനങ്ങളുടെ ആശങ്ക തീർക്കുന്നതിനുള്ള നടപടി കൈക്കൊള്ളുമോ?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: നമ്മുടെ ഒരു പ്രധാന പ്രശ്നം, ഇവിടെ ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ പറഞ്ഞതുപോലെ diarrhoea of ideas-ഉം constipation of mental block-ഉം ആണ് ഉള്ളത്. അതുകൊണ്ട് മറ്റു രാജ്യങ്ങൾ എങ്ങനെ വികസിക്കുന്നു എന്ന് പരിശോധിക്കണം. ബഹുമാനപ്പെട്ട ശ്രീ. കോടിയേരി ബാലകൃഷ്ണൻ ഇപ്പോൾ ചൈനയിൽ പോയതിന്റെ ലക്ഷണം അദ്ദേഹത്തിന്റെ പ്രസംഗത്തിൽ എനിക്ക് കാണാൻ സാധിച്ചു. അതുപോലെ പലരും ഇതിന് ശ്രമിക്കുന്നതായിരിക്കും നല്ലത്.

ശ്രീ. പി. സി. ജോർജ്: ഈ പ്രചരണ രംഗത്ത് എക്സ്പ്രസ് ഹൈവേ എന്ന ആശയം ഒരു വലിയ വിജയമായിട്ടുണ്ട്. കേരള സംസ്ഥാനത്ത് നാഷണൽ ഹൈവേകളും എം.സി. റോഡുകൾ ഉൾപ്പെടെയുള്ളതുമായ വളരെ സുന്ദരമായ റോഡുകൾ ഉണ്ട് എന്ന സത്യം നമുക്ക് നിഷേധിക്കാൻ കഴിയില്ല. ഇന്ന് ഈ സംസ്ഥാനത്തെ യാത്രാ പ്രശ്നവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ചർച്ച ചെയ്യുമ്പോൾ ഇതിലെ ബുദ്ധിമുട്ട് എന്ന് പറയുന്നത്, നമ്മൾ പട്ടണങ്ങളിലൂടെ കടന്നു പോകുമ്പോൾ ഉണ്ടാകുന്ന റോഡ് ബ്ലോക്കും യാത്രക്കാർക്ക് ഉണ്ടാകുന്ന മനഃപ്രയാസവുമാണ്. നാഷണൽ ഹൈവേയിലും എം.സി. റോഡിലുമുള്ള പട്ടണങ്ങളിൽ ബൈപ്പാസുകൾ പണിതുകൊണ്ട് എക്സ്പ്രസ് ഹൈവേയ്ക്ക് തുല്യമായിത്തന്നെ ക്വാളിറ്റിയുള്ള റോഡുകൾ ഉണ്ടാക്കിക്കൊണ്ട്, പട്ടണങ്ങൾ കടന്നുപോകുന്ന മേഖലകളിൽ ബൈപ്പാസുകൾ ഉണ്ടാക്കിക്കൊണ്ട്, മുന്നോട്ടുപോയാൽ ഈ കേരളത്തിലെ യാത്രാ പ്രശ്നത്തിന് പരിഹാരം ഉണ്ടാക്കാൻ കഴിയുമോ എന്ന കാര്യം ഇന്നുവരെ ഈ ഗവൺമെന്റ് പരിശോധിച്ചിട്ടുണ്ടോ? അങ്ങനെ പരിശോധിച്ചിട്ടുണ്ടെങ്കിൽ ഈ എക്സ്പ്രസ് ഹൈവേയുമായി താരതമ്യ പഠനം നടത്തിയാൽ കേരളത്തിലെ ഭൂപ്രദേശങ്ങളിലും ഞാൻ ഈ പറഞ്ഞ ആശയമല്ല ശരിയാകുക എന്ന് അങ്ങ് പരിശോധിക്കുമോ?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ പറഞ്ഞതുപോലെ, നമ്മുടെ ഇപ്പോഴുള്ള റോഡുകളുടെ സംവിധാനം ഉപയോഗിച്ചുകൊണ്ട് നമുക്ക് ഒരു speed corridor ഉണ്ടാക്കാൻ കഴിയില്ല. കാരണം Access control road-ൽ മാത്രമേ നമുക്ക് ആവശ്യമായ സ്പീഡ് ഉപയോഗിക്കാൻ കഴിയുകയുള്ളൂ. ഇപ്പോഴുള്ള നാഷണൽ ഹൈവേയിൽ ബൈപ്പാസുകൾ നിർമ്മിച്ചാൽ തന്നെയും ഇപ്പോഴുള്ള passenger car unit വരുന്ന

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

10 വർഷംകൊണ്ട് ഇതിന്റെ ഇരട്ടിയാകാൻ പോവുകയാണ്. ഇപ്പോഴത്തെ പി.സി.യു. അനുസരിച്ച് റോഡിലൂടെ സഞ്ചരിക്കുമ്പോൾ 40 കി.മീ./മണിക്കൂർ സ്പീഡ് മാത്രമാണ് ഉപയോഗിക്കാൻ സാധിക്കുന്നത്. 10 വർഷം കഴിഞ്ഞാൽ 20 കി. മീ./മണിക്കൂർ ആയി അത് മാറും. അതായത് തിരുവനന്തപുരത്തുനിന്നും എറണാകുളത്ത് എത്താൻ 8 മണിക്കൂർ യാത്ര ചെയ്യേണ്ടിവരും. 20 വർഷം കഴിഞ്ഞാൽ കേരളം ഒരു parking lot ആയി മാറും. വണ്ടികൾക്ക് അങ്ങോട്ടുമിങ്ങോട്ടും പോകാൻ കഴിയാത്ത സാഹചര്യം സൃഷ്ടിക്കും. Access control road വേണം എന്ന് പറയുന്നത്, നാഷണൽ ഹൈവേ വികസിപ്പിക്കുകയാണെങ്കിൽ ആ സമയത്ത് 36,731 കെട്ടിടങ്ങളാണ് പൊളിക്കേണ്ടി വരുന്നത്. അത് 1,39,554 ആളുകളെ ബാധിക്കും. 560 പള്ളികളും അമ്പലങ്ങളും ഉൾപ്പെടെ മതപരമായ കെട്ടിടങ്ങൾ ഏറ്റെടുക്കേണ്ടിവരും. 10,438 കോടി രൂപ ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുന്നതിനുവേണ്ടി ആവശ്യമായി വരും. ആ സ്ഥലത്ത് 1,700-ൽ ചില്വാനം കോടി രൂപ മാത്രമേ നമുക്ക് ലാന്റ് അക്വിസിഷനുവേണ്ടി വരുകയുള്ളൂ. അതുകൊണ്ട് access control road നമ്മുടെ തലമുറയ്ക്കല്ല, ഇപ്പോൾ 10 വയസ്സായ ഒരു തലമുറയ്ക്കുവേണ്ടിയാണ് നമ്മൾ ആലോചിക്കുന്നത്. അതിനെക്കുറിച്ച് കൂടുതൽ അഭിപ്രായം പറയേണ്ടത് ആ തലമുറയാണ് എന്നുകൂടി സൂചിപ്പിക്കാൻ ഞാൻ ആഗ്രഹിക്കുന്നു.

ശ്രീ. ജോർജ് ജെ. മാത്യു: നമ്മുടെ എക്സ്പ്രസ് ഹൈവേ നിർമ്മിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി ചൈനയിൽ പോയാണ് പഠനം നടത്തിയത്. മറ്റു രാജ്യങ്ങളിൽ എത്രയും നല്ല എക്സ്പ്രസ് ഹൈവേ ഉണ്ട് എന്ന യാഥാർത്ഥ്യം എല്ലാവർക്കും അറിയാം. എന്തുകൊണ്ട് ഏറ്റവും നല്ല റോഡുകളുള്ള ജപ്പാനിലും അമേരിക്കയിലും പോയി പഠനം നടത്തിയില്ല എന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി പറയുമോ?

ശ്രീ. എം. കെ. മുനീർ: പഠനങ്ങൾ ഇനിയും നടത്തേണ്ടതുണ്ട്. എങ്കിലും നാം പരിശോധിച്ചു വരുമ്പോൾ, നമ്മുടെ കേരളത്തിന് അനുയോജ്യമായി ഏറ്റവും അടുത്ത് നിൽക്കുന്നത് ചൈനീസ് മോഡൽ തന്നെയായതുകൊണ്ടാണ് ചൈനീസ് മോഡലിന് കൂടുതൽ പ്രാധാന്യം നൽകിയത്.

(ചോദ്യോത്തരസമയം കഴിഞ്ഞു.)

(ii) രേഖാമൂലം നൽകിയ ഉത്തരങ്ങൾ

(1) നക്ഷത്രചിഹ്നമിട്ട ചോദ്യങ്ങളുടെ ഉത്തരങ്ങൾ

ഗവൺമെന്റ് ആഭിമുഖ്യത്തിൽ തുടങ്ങാൻ ഉദ്ദേശിച്ച പ്ലസ്ടു കോഴ്സുകൾ

*3 [123] പ്രൊഫ. എ. ഡി. മുസ്തഫ:
ശ്രീ. ജോർജ് ജെ. മാത്യു:
,, പി. ജെ. ജോയി:
,, സി. പി. മുഹമ്മദ്:
,, എൻ. ഡി. അപ്പച്ചൻ: താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക് വിദ്യാഭ്യാസ വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ:

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly